

船舶事故調査報告書

令和7年9月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和5年12月26日 08時25分頃
発生場所	山口県上関町小祝島西方沖 祝島港東D防波堤東灯台から真方位277°5.2海里（M）付近 （概位 北緯33°47.8′ 東経131°53.4′）
事故の概要	漁船つつみは、西進中、また、漁船力垂丸は、西南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月16日、主管調査官（広島事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 つつみ、3.6トン YG3-57062（漁船登録番号）、個人所有 第291-34113号（船舶検査済票の番号） B 漁船 力垂丸、3.2トン YG3-57336（漁船登録番号）、個人所有 第291-35541号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 左舷船尾部舷縁に亀裂、テントフレーム等に曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 4～5、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 高潮時
事故の経過 巻揚げリール ひき縄 A船（船尾） 図 A船のさわらのひき縄漁の状況	A船は、船長Aが1人で乗り組み、小祝島西方沖の漁礁に向け、上関町上関漁港を出港し、さわらのひき縄漁を行いながら、約4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でGPSプロッターを作動させ、自動操舵で西進していた。 A船は、船尾から約100mのひき縄を海中に投入していた。（左図参照） 船長Aは、B船がA船の右舷側を追い越し、A船の右舷船首方0.5M付近でひき縄を海中に投入したのを視認した。（図1②参照） 船長Aは、A船及びB船の針路が交差する状況となると思ったものの、A船が先にひき縄を投入していたことから、B船がA船を避けるものと思いながら、同じ針路及び速力で航行を続けた。 船長Aは、操舵室で前方を見て、時々、船尾から流している仕掛けの張り具合に注意しながら航行していたが、B船との距離が約40～50mとなり、衝突の危険を感じて、ひき縄の巻揚げを開始した。

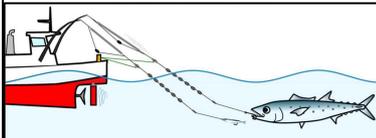


図 B船のさわらのひき縄漁の状況

(図1⑤参照)

船長Aは、ひき縄を引いた状態では針路変更が難しく、また、主機を中立にすると、ひき縄が海底に沈み、根掛かりするおそれがあったので、ひき縄を巻き揚げた後に針路変更及び主機中立等を行うこととした。

船長Aが、B船も避航すると思い、ひき縄を巻き揚げながらA船を西進させていたところ、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、小祝島西方沖の漁礁に向け、山口県田布施町尾津漁港を出港した。

船長Bは、小祝島西方沖でA船がひき縄漁を行っていたので、A船の前方1M付近に移動した後、両舷から振り出した2本の竿から約115mのひき縄を投入することとした。(左図、図1①参照)

B船は、レーダーを1~1.5Mレンジとし、GPSプロッター上に針路目標として漁礁をマークし、約3.5knの速力でさわらのひき縄漁を行いながら自動操舵で西南西進した。(図1①参照)

船長Bは、船尾方約0.5Mに接近するA船をレーダーと目視で認めた後、船尾方を航行するA船がB船を避けると思い、A船の見張りを行うことなく航行を続けた。(図1②及び③参照)

B船は、船長Bが、A船との距離が100m以下近くになっていたことに気づき、何度か左右に舵を取ったが、A船を避けることができず、A船と衝突した。(図1④及び⑤参照)

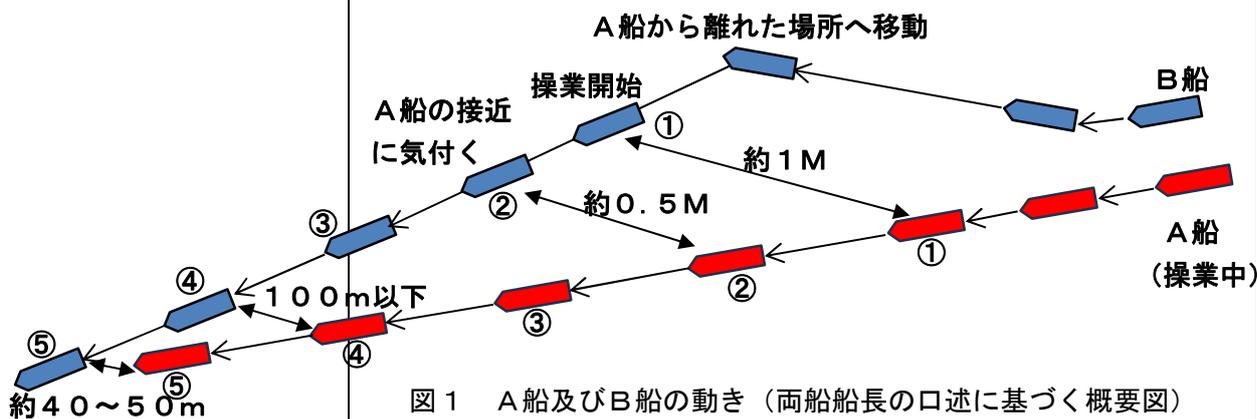


図1 A船及びB船の動き(両船船長の口述に基づく概要図)

船長Bは、その場に留まるように船長Aに伝え、海上保安庁に通報した。

A船及びB船は、本事故発生海域付近に留まって海上保安官による事情聴取を受けた後、A船は上関漁港に、B船は尾津漁港に、それぞれ自力で帰港した。

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

分析

A船は、ひき縄漁を行いながら西進中、船長Aが、船首方のB船に

	<p>約40～50mとなるまで接近した際、減速する等の衝突を避ける措置を採らなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、自船が先に仕掛けを入れており、B船がA船を避けるものと思ったことから、B船まで約40～50mとなるまで接近したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ひき縄を引いた状態では針路変更が難しく、また、減速させると、ひき縄が海底に沈み、根掛かりするおそれがあったことから、ひき縄を巻き揚げた後に減速等の衝突を避ける措置を採ろうとしたものと考えられる。</p> <p>B船は、ひき縄漁を行いながら西南西進中、船長Bが、船尾方から接近するA船の継続した見張りを行っていなかったことから、A船を至近で視認して、舵を取ったものの、A船を避けることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、船尾方を航行するA船が避航すると思ったことから、A船の継続した見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船及びB船が共にひき縄漁を行いながら、A船が西進中、B船が西南西進中、船長Aが、船首方のB船に約40～50mとなるまで接近した際、減速する等の衝突を避ける措置を採らなかったため、また、船長Bが、船尾方から接近するA船の継続した見張りを行っていなかったため、A船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・漁船の船長は、操業中はすぐに針路変更等ができない場合があるので、他船の動静を継続して監視し、早めに舵を取るなどして衝突を避けるための措置を採ること。

付図1 事故発生経過概略図

